GOBIERNO DE PUERTO RICO
Compañía de Turismo de Puerto Rico

19 de noviembre de 2019

Hon. Wanda Vázquez Garced
Gobernadora
La Fortaleza
San Juan, Puerto Rico

Honorable señora Gobernadora:

Los retos fiscales por los cuales atraviesa el Gobierno de Puerto Rico y los municipios de la Isla han ejercido una presión latente en la infraestructura crítica que sirve el destino turístico. Nuestras carreteras, ornato vial, alumbrado, espacios públicos, aeropuertos y puertos se encuentran hoy, en general, débiles y deteriorados. El puerto de San Juan y sus muelles de cruceros no son la excepción. Hoy contamos con una infraestructura portuaria que no responde a las necesidades de las líneas de cruceros, y tampoco está lista para recibir embarcaciones de próxima generación que permitiría que Puerto Rico participe del crecimiento esperado de la industria en los próximos años. En síntesis, nuestros muelles están diseñados para cruceros de los años 90 y principios del presente siglo, no para los megacruceros que se construyen a paso acelerado.

A pesar de todo ello, el segmento de cruceros fue el primer renglón del turismo en levantarse luego del paso de los huracanes Irma y María. Su recuperación a niveles pre-huracán se dio seis (6) meses luego del paso de los mismos, mientras que para el cierre del año fiscal 18-19, Puerto Rico rompió récord de llegada de pasajeros de barcos cruceros con 1.8 millones de pasajeros, superando el récord previo establecido en el 2015 de 1.5 millones. Para el año fiscal 19-20, proyectamos recibir 1,800,000 pasajeros. Las relaciones comerciales con las líneas de cruceros a cargo de la Compañía de Turismo de Puerto Rico (CTPR) han demostrado ser efectivas y no cabe duda que tenemos la oportunidad de continuar este patrón de crecimiento.

Como resultado de la precaria situación fiscal de la Autoridad de Puertos, custodia de la infraestructura portuaria, históricamente la agencia se ha visto en la obligación de suscribir contratos con las líneas de cruceros mediante los cuales se realizan mejoras parciales con inversión compartida, a cambio de acuerdos preferenciales que limitan las oportunidades de atraque de las líneas que no participan de la inversión. Aún con sus limitaciones, estas

inversiones han sido de suma importancia para poder encaminar el crecimiento de la industria de cruceros a la fecha. Este ha sido el modelo de negocios que ha regido la relación histórica de Royal Caribbean (RCCL) y Carnival Cruise Line (CCL) con el Gobierno de Puerto Rico. La suma del volumen de pasajeros que generan ambas corporaciones en Puerto Rico excederá 1,485,000 en el presente año fiscal, o un 76% del total del tráfico a la Isla. Lógicamente, esto convierte a estas líneas en los principales clientes y accionistas de la industria de cruceros en Puerto Rico a la fecha.

Otras líneas como Norwegian Cruise Line (NCL), Disney Cruise Line (Disney) y MSC Cruises (MSC) cuentan menor participación de mercado actualmente, pero tienen el inventario más agresivo de embarcaciones en orden, colocándolas en una posición privilegiada para crecer en la región próximamente. MSC tiene 13 embarcaciones en orden mientras que NCL ha ordenado 17. No obstante, las limitaciones de infraestructura y los acuerdos preferenciales con RCCL y CCL representan un reto para estas líneas a la hora de planificar para traer a Puerto Rico esa nueva capacidad.

Es por ello que el Gobierno de Puerto Rico, a través de la Autoridad de Puertos (APPR) y en coordinación con la Autoridad de Alianzas Público Privadas (P3), ha dado seguimiento a un proceso competitivo para lograr que un desarrollador y operador portuario con experiencia pueda asociarse con el Gobierno de Puerto Rico con miras a invertir el capital necesario en las mejoras en los muelles que el Gobierno, en su frágil contexto fiscal, está imposibilitado de realizar.

Dicho proceso se encaminó al recibirse en 2017 una propuesta no solicitada de Global Ports Holding Plc (Global). Posterior a ello, y siguiendo el mandato de ley, se abrió el proceso de evaluación y competencia donde participaron varias firmas y consorcios, incluyendo a RCCL y CCL quienes, a base de la información que las propias líneas nos han compartido, sometieron sus credenciales para ser considerados y posteriormente fueron descalificados por incumplir con los términos de las solicitudes de información.

Como le he indicado anteriormente, nuestra participación en el proceso competitivo ha sido mínima, a pesar de que hemos manifestado nuestra disponibilidad para asesorar a P3 y APPR sobre las necesidades de la industria y facilitar el diálogo entre las partes. También hemos alertado sobre la preocupación de que RCCL y CCL retiren sus activos movibles a otros destinos como medida de presión para influenciar los términos del proceso competitivo. Así lo hicieron en las Bahamas y Antigua cuando ambos gobiernos llegaron a acuerdos con Global para mejorar su infraestructura portuaria. Luego de la adjudicación de ambos contratos, las líneas se retiraron o redujeron su presencia en los destinos, obligando a los gobiernos a llegar a acuerdos por separado para que las líneas retomaran su acostumbrada presencia en los destinos.

A nuestro entender, las mejoras a los muelles, y su posterior expansión, son de vital importancia para garantizar el crecimiento de la industria. La manera en que históricamente se realizaban dichas mejoras no responde a las necesidades actuales de una industria de cruceros con importantes jugadores emergentes. Tampoco atiende los mejores intereses del Pueblo de Puerto Rico y del destino turístico. Por ello, favorecemos el proceso competitivo para seleccionar un desarrollador y operador con el capital y experiencia que carece el Gobierno de Puerto Rico en este momento como titular y custodio del activo. No obstante, hemos alertado en repetidas ocasiones sobre la importancia de que P3 y APPR mantengan un diálogo abierto con las líneas de cruceros para mitigar cualquier impacto o medida de retaliación que puedan tomar las mismas al momento de seleccionar el licitador o previo a ello. Reconociendo que el proceso de P3, conforme a la Ley y reglamentos que rigen su accionar, es uno que promueve la verticalidad e integridad del proceso, P3 y APPR se han visto imposibilitados de conversar individual y directamente con RCCL y CCL, tal como ambas líneas han solicitado a través de esta servidora. En sustitución a ello hemos sostenido dos (2) reuniones con la asociación gremial que agrupa a las principales líneas de cruceros, la Asociación de Cruceros de Florida y del Caribe (FCCA por sus siglas en inglés) para atender a los reclamos de la industria entre APPR, P3 y CTPR.

En la última reunión, usted les solicitó a las líneas de cruceros remitir un listado de los principales términos y condiciones que para la FCCA eran importante considerar como parte de la negociación con los proponentes. Posterior a dicha reunión, la principal ejecutiva de FCCA, Michele Paige, me informó que los miembros de FCCA no habían llegado a un consenso sobre dichos términos, por lo cual RCCL y CCL estarían remitiendo sus solicitudes por separado. A la fecha, en la CTPR no hemos recibido comunicación alguna por parte de las líneas sobre el particular.

No obstante a nuestros incansables intentos de mediar para evitar que tanto RCCL y CCL tomen medidas de coerción para provocar negociaciones por separado con APPR, hemos recibido confirmación que RCCL está disminuyendo sustancialmente su itinerario confirmado para Puerto Rico cancelando 99 paradas, lo que representa una disminución de 400,000 pasajeros entre julio 2020 y abril 2022. Más aún, destaco que el Freedom of the Seas, crucero que zarpa desde San Juan semanalmente, cancela su operación en Puerto Rico a partir del verano de 2021, y no se reemplazará por una embarcación de menor capacidad. El efecto multiplicador de estas cancelaciones redundará en una posible disminución del acceso aéreo al destino por igual. Aún no hemos recibido notificación de cancelaciones de CCL, aunque debemos anticipar que hay una gran posibilidad que se formalicen.

Ante esta realidad, recomiendo se haga una evaluación integral de la situación a la brevedad para identificar la mejor vía de acción que permita salvaguardar la intención de mejorar la infraestructura portuaria y la relación comercial con las líneas de cruceros. Si bien estas

embarcaciones ya han sido publicadas para atracar o zarpar de otros destinos, debemos evaluar una estrategia para minimizar el impacto y prevenir cancelaciones futuras.

Quedo atenta y disponible para colaborar en este esfuerzo, para el cual entiendo que tanto P3 como APPR son pieza clave.

Atentamente,

Carla Campos
Directora Ejecutiva

C:
Zoé Laboy, Secretaria de la Gobernación
Phillipe Mesa, Secretario de Política Pública y Principal Asesor Legal
Fermín Fontanés, Director Ejecutivo de la Autoridad de Alianzas Público Privadas
José Roa Martínez, Director Interino de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico